


Support frame profile for working vehicle

Patent number: DE19733470
Publication date: 1998-12-10
Inventor: MARTIN GERD DIPL ING (DE); PRIWITZER MICHAEL DIPL ING (DE)
Applicant: DAIMLER BENZ AG (DE)
Classification:
- international: **B62D21/02; B62D21/02; (IPC1-7): B62D21/02; B62D21/04**
- european: B62D21/02
Application number: DE19971033470 19970802
Priority number(s): DE19971033470 19970802

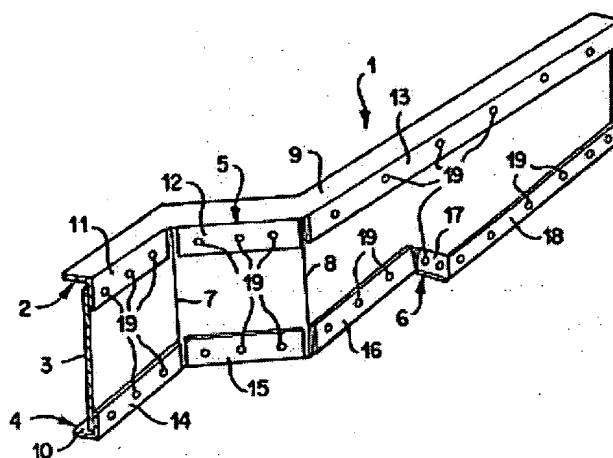
Also published as:

 EP0894697 (A2)
US6055788 (A1)
TR9801477 (A2)
JP11152061 (A)
EP0894697 (A3)

more >>

[Report a data error here](#)**Abstract of DE19733470**

The profile has a longitudinal middle panel with an angled profile strip along at least one edge and within at least one top sill. The middle panel (3) and the profiled strips (2,4) can be made as rigidly connected sections with the middle panel having a curvature matched by the upper sill (5). At least one profile can be formed as a section extending the full length of the profile, in one piece. The sill conforms with the shape of the profile. Each edge profile has a connecting flange (11-18) extending perpendicular to the edge profile flange and rigidly fixed to the middle panel.



Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide

EV 320 246 227 US



⑮ **BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND**



**DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT**

⑫ **Patentschrift**
⑩ **DE 197 33 470 C 1**

⑤① Int. Cl.⁶:
B 62 D 21/02
B 62 D 21/04

⑳ Aktenzeichen: 197 33 470.9-21
㉔ Anmeldetag: 2. 8. 97
㉓ Offenlegungstag: -
㉕ Veröffentlichungstag
der Patenterteilung: 10. 12. 98

DE 197 33 470 C 1

Innerhalb von 3 Monaten nach Veröffentlichung der Erteilung kann Einspruch erhoben werden

⑦③ **Patentinhaber:**

Daimler-Benz Aktiengesellschaft, 70567 Stuttgart,
DE

⑦② **Erfinder:**

Martin, Gerd, Dipl.-Ing., 70327 Stuttgart, DE;
Priwitzer, Michael, Dipl.-Ing., 73732 Esslingen, DE

⑤⑥ **Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht
gezogene Druckschriften:**

GB 3 95 533

⑤④ **Vorzugsweise U-förmiger Profilträger, insbesondere Rahmenlängsträger, für einen Tragrahmen eines
Nutzfahrzeuges und Verfahren zu seiner Herstellung**

⑤⑦ **Profilträger, insbesondere Rahmenlängsträger, und
Verfahren zu seiner Herstellung.**

Aus dem Stand der Technik ist ein einstückiger Profilträger bekannt, der einen Mittelsteg aufweist, der auf wenigstens einer Seite von wenigstens einem abgewinkelten Flansch flankiert ist, und der mit wenigstens einer Abkröpfung versehen ist.

Erfindungsgemäß sind der Mittelsteg und der wenigstens eine Profilschenkel als getrennt gefertigte und miteinander starr verbundene Bauteile gestaltet, wobei der Mittelsteg plattenförmig gestaltet und auf Höhe der wenigstens einen Abkröpfung entsprechend gebogen ist, und wobei der wenigstens eine Profilschenkel als über die Länge des Profilträgers durchgehender, einstückiger Zuschnitt gestaltet ist, der einen der wenigstens einen Abkröpfung nachgeführten, durchgehenden Flanschsteg sowie mehrere, aneinander anschließende, im Bereich von Biegekanten des Mittelsteges voneinander getrennte Verbindungslaschen aufweist, wobei die Verbindungslaschen rechtwinklig zu dem Flanschsteg abgekantet und mit einer zugehörigen Längsseite des Mittelsteges starr verbunden sind.

Einsatz für Tragrahmen von Lastkraftwagen.

DE 197 33 470 C 1



Beschreibung

Die Erfindung betrifft einen vorzugsweise U-förmig profilierten Profilträger, insbesondere einen Rahmenlängsträger, für einen Tragrahmen eines Nutzfahrzeugs mit einem längerstreckten Mittelsteg, der auf wenigstens einer Seite von wenigstens einem abgewinkelten Profilschenkel flankiert ist, wobei der Profilträger mit wenigstens einer Abkröpfung versehen ist, sowie ein Verfahren zu seiner Herstellung.

Ein solcher Profilträger ist in Form eines Rahmenlängsträgers für einen Tragrahmen eines Lastkraftwagens allgemein bekannt. Der Rahmenlängsträger weist einen im montierten Zustand vertikalen Mittelsteg sowie einen als Profilschenkel gestalteten kopfseitigen Flansch und einen ebenfalls als Profilschenkel gestalteten, fußseitigen Flansch auf. Der Rahmenlängsträger wird aus einem einstückigen Stahlblech durch unterschiedliche Preß- und Biegeschritte profiliert. Insbesondere im Achsbereich des Tragrahmens kann es zur Schaffung ausreichender Achs- und Radfreiwege notwendig sein, den Rahmenlängsträger mit entsprechenden Abkröpfungen in Fahrzeughoch- oder Fahrzeugquerrichtung zu versehen. Durch die Umformung des Stahlbleches zu einem abgekröpften Profilträger entstehen hohe Materialverformungen und Eigenspannungen im Bereich der Abkröpfungen. Diese Materialverformungen und Eigenspannungen können bei länger andauernden Wechselbeanspruchungen der Profilträger Ausgangsstellen von Anrissen sein, die die Lebensdauer der Träger beeinträchtigen.

Aus der GB 395 533 ist ein Tragbalken für ein Flugzeug bekannt, der aus zwei gleichen, einander mit Abstand spiegelsymmetrisch gegenüberliegenden Profilelementen und wenigstens einem dazwischen angeordneten Mittelsteg besteht. Die Profilelemente weisen einen Abschnitt mit im wesentlichen rechteckigem Querschnitt auf, von dem eine oder mehrere kurze Rippen abragen. Der Mittelsteg kann als Gitter, Fachwerk oder als ein ebenes Blech ausgestaltet sein. Profilelemente und Mittelsteg sind starr miteinander verbunden, wobei der Mittelsteg seitlich an den Rippen der Profilelemente befestigt ist. Das Querschnittsprofil des Tragbalkens ist in der Art eines Doppel-T-Trägers ausgestaltet.

Aufgabe der Erfindung ist es, einen Profilträger sowie ein Verfahren der eingangs genannten Art zu schaffen, die Eigenspannungen und Materialverformungen im Bereich von Abkröpfungen zuverlässig vermeiden und günstige Voraussetzungen für eine höhere Lebensdauer der Profilträger bieten.

Diese Aufgabe wird für den Profilträger dadurch gelöst, daß der Mittelsteg und der wenigstens eine Profilschenkel als getrennt gefertigte und miteinander starr verbundene Bauteile gestaltet sind, wobei der Mittelsteg plattenförmig gestaltet und auf Höhe der wenigstens einen Abkröpfung entsprechend gebogen ist, und wobei der wenigstens eine Profilschenkel als über die Länge des Profilträgers durchgehender, einstückiger Zuschnitt gestaltet ist, der einen der wenigstens einen Abkröpfung nachgeführten, durchgehenden Flanschsteg sowie mehrere, aneinander anschließende, im Bereich der Biegungen des Mittelsteges voneinander getrennte Verbindungslaschen aufweist, wobei die Verbindungslaschen rechtwinklig zu dem Flanschsteg abgekantet und mit einer zugehörigen Längsseite des Mittelsteges starr verbunden sind. Durch die Trennung des Profilträgers in Mittelsteg und Profilschenkel können Abkröpfungen erzielt werden, ohne daß diese zu Eigenspannungen und Materialverformungen des Profilträgers führen. Erfindungsgemäß werden die getrennten Bauteile jeweils lediglich durch einfache, geradlinige Biegekanten umgeformt, die in unterschiedlichen und aufeinander abgestimmten Horizontal-

oder Vertikalebene liegen, und anschließend zusammengefügt. Die Trennung von Mittelsteg und Profilschenkel ermöglicht zudem den Einsatz unterschiedlicher Materialien oder/und Materialstärken für die jeweiligen Bauteile, wobei insbesondere für den Mittelsteg auch Leichtbaumaterialien eingesetzt werden können. Die erfindungsgemäße Lösung ist vorzugsweise für Rahmenlängsträger geeignet. Der Profilträger kann jedoch auch in Form einer Winkeleinlage in einem Kröpfungsbereich des jeweiligen Rahmenlängsträgers ausgeführt sein. Durch die erfindungsgemäße Lösung ergibt sich eine erhöhte Lebensdauer für den Profilträger. Außerdem wird eine wesentlich vereinfachte Herstellung durch den Einsatz lediglich einfacher Werkzeuge erzielt. Insbesondere wird lediglich eine Materialtrennvorrichtung und eine Abkantvorrichtung benötigt. Dadurch ergibt sich eine erhöhte Flexibilität bei verschiedenen Variationen von Profilträgern, insbesondere Rahmenlängsträgern.

In Ausgestaltung der Erfindung ist der Mittelsteg wenigstens auf einer Längsseite mit wenigstens einem Einzug versehen, wobei der Flanschsteg des zugeordneten Profilschenkels im Bereich des Einzugs korrespondierend gebogen ist, und wobei eine zugehörige Verbindungslasche auf die Länge des Einzuges abgestimmt ist. Dadurch wird die Formgestaltung des Profilträgers weiter verbessert, ohne daß hierzu ein erhöhter Aufwand betrieben werden muß.

In weiterer Ausgestaltung der Erfindung sind der Mittelsteg und der wenigstens eine Profilschenkel aus unterschiedlichen Materialien hergestellt. Dabei ist insbesondere für den Mittelsteg, der im Betrieb vor allem Schubbeanspruchungen ausgesetzt ist, ein Leichtbaumaterial, insbesondere Aluminium oder Magnesium einsetzbar. Der wenigstens eine Profilschenkel ist vorzugsweise aus einer Stahlblechplatte hergestellt.

In weiterer Ausgestaltung der Erfindung ist der wenigstens eine Profilschenkel mit dem Mittelsteg durch eine Vielzahl von über die Länge des Profilträgers verteilt angeordneten Befestigungselementen, insbesondere Nieten oder Schraubverbindungen, starr verbunden. Dies ist eine besonders zuverlässige Verbindungsart, die im Gegensatz zu Schweiß- oder Lötverbindungen Eigenspannungen vermeidet. Beim Vorsehen von Schraubverbindungen ergibt sich eine lösbare Zuordnung von Profilschenkeln und Mittelstegen.

Für das Verfahren wird die Aufgabe dadurch gelöst, daß ein ebener Mittelsteg im Bereich der Abkröpfung aus seiner Ebene heraus entsprechend dem Verlauf der Abkröpfung gebogen wird, und daß an wenigstens eine Längsseite des Mittelsteges ein über die Länge des Profilträgers durchgehender Profilschenkel angesetzt wird, der zuvor aus einer einstückigen Platine unter Bildung eines durchgehenden und der Abkröpfung nachgeführten Flanschsteges und mehrerer Verbindungslaschen zugeschnitten wurde, wobei die Verbindungslaschen durch auf Höhe der Biegekanten der wenigstens einen Abkröpfung vorgesehene Einschnitte in Längsrichtung des Profilschenkels voneinander getrennt werden, und wobei die Verbindungslaschen rechtwinklig zu dem Flanschsteg abgekantet und mit der korrespondierenden Längsseite des Mittelsteges starr verbunden werden. Das erfindungsgemäße Verfahren ermöglicht eine äußerst kostengünstige Herstellung des Profilträgers, da lediglich einfache Blechplatinen für den Mittelsteg und die Profilschenkel vorgesehen sein müssen, die mittels einfacher und kostengünstiger Herstellungsschritte wie Trenn- und Biegeschritten entsprechend zugeschnitten und umgeformt werden. Dabei werden erfindungsgemäß lediglich einfache und geradlinige Biegekanten gebildet, durch die Eigenspannungen in den jeweiligen Bauteilen vermieden werden.

Weitere Vorteile und Merkmale der Erfindung ergeben



sich aus den Ansprüchen. Nachfolgend ist ein bevorzugtes Ausführungsbeispiel der Erfindung beschrieben und anhand der Zeichnungen dargestellt.

Fig. 1 zeigt in perspektivischer Darstellung eine Ausführungsform eines erfindungsgemäßen Profilträgers in Form eines Rahmenlängsträgerabschnittes, der mit einer Abkröpfung und einem Einzug versehen ist,

Fig. 2 den Zuschnitt eines den Obergurt des Rahmenlängsträgerabschnittes nach Fig. 1 bildenden Profilschenkels,

Fig. 3 einen weiteren Zuschnitt ähnlich Fig. 2, der den den Untergurt bildenden Profilschenkel des Profilträgers nach Fig. 1 darstellt und

Fig. 4 eine Seitenansicht des Profilträgers nach Fig. 1.

Ein Rahmenlängsträgerabschnitt nach den Fig. 1 bis 4 ist für den Einsatz in einem Tragrahmen eines Nutzfahrzeuges, insbesondere eines Lastkraftwagens, bestimmt. Der Rahmenlängsträgerabschnitt 1 ist auf einer Längsseite des Tragrahmens vorgesehen. Der gegenüberliegende Rahmenlängsträger des Tragrahmens ist spiegelsymmetrisch zu einer vertikalen Fahrzeugmittelebene, im übrigen jedoch identisch zu dem Rahmenlängsträgerabschnitt 1 aufgebaut. Der Rahmenlängsträger 1 setzt sich zusammen aus einem im montierten Zustand vertikal ausgerichteten Mittelsteg 3 und zwei auf die gegenüberliegenden Längsseiten des Mittelsteges 3 aufgesetzten Profilschenkeln 2, 4, wobei der Profilschenkel 2 einen Obergurt und der Profilschenkel 4 einen Untergurt des Rahmenlängsträgerabschnittes 1 bilden. Sowohl der Mittelsteg 3 als auch die Profilschenkel 2 und 4 sind aus Metallblechplatten hergestellt. Der Mittelsteg 3 ist beim dargestellten Ausführungsbeispiel aus einem Leichtmetall hergestellt, die beiden Profilschenkel 2 und 4 hingegen aus Stahlblech. Der Rahmenlängsträgerabschnitt 1 erstreckt sich im montierten Zustand in Fahrzeuglängsrichtung und weist in der Darstellung nach den Fig. 1 bis 4 eine Abkröpfung 5 auf, die in Fahrzeugquerrichtung verläuft. In nicht dargestellter Weise kann der Rahmenlängsträger mit weiteren Abkröpfungen, insbesondere in Achsbereichen des Tragrahmens versehen sein, die in Fahrzeugquerrichtung oder in Fahrzeughochrichtung verlaufen.

Im Bereich der Abkröpfung 5 ist der Mittelsteg 3 um zwei zueinander parallele, in Fahrzeughochrichtung verlaufende Biegekanten 7 und 8 gebogen, wobei die Abkantungen im Bereich der Biegekanten 7 und 8 derart gewählt sind, daß sich aneinanderergrenzende Stegabschnitte des Mittelsteges 3 in gleichen Winkeln mit unterschiedlichen Vorzeichen aneinanderfügen. Beim dargestellten Ausführungsbeispiel ist der Mittelsteg 3 aus einer einstückigen Blechplatte hergestellt und im Bereich der Biegekanten 7 und 8 entsprechend abgewinkelt. Bei einem nicht dargestellten Ausführungsbeispiel der Erfindung ist der Mittelsteg aus mehreren in Fahrzeuglängsrichtung aneinanderschließenden Teilstücken zusammengesetzt.

Sowohl der den Obergurt bildende Profilschenkel 2 als auch der den Untergurt bildende Profilschenkel 4 sind gemäß den Fig. 2 und 3 als ebene Zuschnitte in Form jeweils einer einstückigen Blechplatte gestaltet, wobei sowohl der Profilschenkel 2 als auch der Profilschenkel 4 auf Höhe der Abkröpfung 5 durch entsprechendes Zuschneiden winklig nachgeführt sind. Beide Profilschenkel 2, 4 weisen somit zwei in Fahrzeuglängsrichtung verlaufende, axial zueinander versetzte, Schenkelabschnitte und einen die Schenkelabschnitte miteinander verbindenden, schräg verlaufenden weiteren Schenkelabschnitt auf, die jeweils einstückig ineinander übergehen und in einer gemeinsamen Ebene angeordnet sind.

Beide Profilschenkel 2, 4 weisen in ihrer Längsrichtung auf einer Längsseite einen durchgehenden und im Bereich

der Abkröpfung entsprechend abgewinkelt nachgeführten Flanschsteg 9, 10 auf, der im fertig montierten Zustand des Rahmenlängsträgerabschnittes 1 jeweils rechtwinklig vom Mittelsteg 3 abragt. Die Profilschenkel 2 und 4 des Obergurtes und des Untergurtes des Rahmenlängsträgerabschnittes 1 sind im wesentlichen identisch gestaltet, wobei die beiden Flanschstege 9 und 10 vollkommen übereinstimmen. Im Bereich der gegenüberliegenden Längsseite jedes Profilschenkels 2, 4 sind mehrere, in Längsrichtung des Profilschenkels 2, 4 aneinander anschließende Verbindungslaschen 11 bis 18 gebildet, die jeweils durch nicht näher bezeichnete Einschnitte in Querrichtung jedes Profilschenkels 2, 4 bis zu einer Mittellängsachse des jeweiligen Profilschenkels 2, 4 voneinander getrennt sind. Diese Verbindungslaschen 11 bis 18 werden bei beiden Profilschenkeln 2 und 4 zu jeweils einer Seite hin rechtwinklig zu den jeweiligen Flanschstege 9, 10 abgekantet, wobei entsprechende Biegekanten 20 bis 22 beim dargestellten Ausführungsbeispiel im Bereich der Mittelachse jedes Profilschenkels 2, 4 liegen. Die jeweils geradlinig geführten Biegekanten 20, 21, 22 ermöglichen somit ein rechtwinkliges Abstellen der Verbindungslaschen 11, 12, 13, durch das die Verbindungslaschen 11 bis 18 die jeweiliger Längsseiten des Mittelsteges 3 parallel übergreifen.

Im Bereich des durch den Profilschenkel 4 gebildeten Untergurtes des Rahmenlängsträgerabschnittes 1 weist dieser einen zusätzlichen Einzug 6 auf. Zur Schaffung dieses Einzuges 6 ist in einfacher Weise die Platine des Mittelsteges 3 in diesem Bereich entsprechend schräg zugeschnitten. Für den den Einzug 6 flankierenden Profilschenkel 4 ist im Bereich des Einzuges 6 vorgesehene zusätzliche Einschnitte eine Verbindungslasche 17 geschaffen, die von den nach vorne und nach hinten anschließenden Verbindungslaschen 16, 18 durch die keilförmigen Einschnitte getrennt ist. In Bereich der keilförmigen Einschnitte ist darüber hinaus der Flanschsteg 10 durch zwei Biegungen im Bereich der in Fahrzeugquerrichtung verlaufenden Biegekanten 23 auf Höhe der Einschnitte dem Einzug 6 nachgeführt. Somit kann auch der Einzug 6 mittels der einfachen Trenn- und Biegeschritte dargestellt werden.

Beim dargestellten Ausführungsbeispiel sind der den Obergurt bildende Profilschenkel 2 und der den Untergurt bildende Profilschenkel 4 durch eine Vielzahl von in Längsrichtung des Rahmenlängsträgerabschnittes 1 verlaufenden Nietverbindungen 19 im Bereich der Verbindungslasche 11 bis 18 starr mit den zugeordneten Längsseiten des Mittelsteges 3 verbunden. Bei anderen Ausführungsbeispielen der Erfindung können auch Schraub- oder Punktschweißverbindungen vorgesehen sein.

Patentansprüche

1. Profilträger, insbesondere Rahmenlängsträger, für einen Tragrahmen eines Nutzfahrzeuges mit einem längerstreckten Mittelsteg, der auf wenigstens einer Seite von einem abgewinkelten Profilschenkel flankiert ist, wobei der Profilträger mit wenigstens einer Abkröpfung versehen ist, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Mittelsteg (3) und der wenigstens eine Profilschenkel (2, 4) als getrennt gefertigte und miteinander starr verbundene Bauteile gestaltet sind, wobei der Mittelsteg (3) plattenförmig gestaltet und auf Höhe der wenigstens einen Abkröpfung (5) entsprechend gebogen ist, und wobei der wenigstens eine Profilschenkel (2, 4) als über die Länge des Profilträgers (1) durchgehender, einstückiger Zuschnitt gestaltet ist, der einen der wenigstens einen Abkröpfung (5) nachgeführten, durch-



gehenden Flanschsteg (9, 10) sowie mehrer, aneinander anschließende, im Bereich der Biegungen (7, 8) des Mittelsteges (3) voneinander getrennte Verbindungslaschen (11 bis 18) aufweist, wobei die Verbindungslaschen (11 bis 18) rechtwinklig zu dem Flanschsteg (9, 10) abgekantet und mit einer zugehörigen Längsseite des Mittelsteges (3) starr verbunden sind.

2. Profilträger nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Mittelsteg (3) einstückig ausgeführt ist.

3. Profilträger nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Mittelsteg aus mehreren Teilstücken zusammengesetzt ist.

4. Profilträger nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Mittelsteg (3) wenigstens auf einer Längsseite mit wenigstens einem Einzug (6) versehen ist, wobei der Flanschsteg (10) des zugeordneten Profilschenkels (4) im Bereich des Einzuges (6) korrespondierend gebogen ist, und wobei eine zugehörige Verbindungslasche (17) auf die Länge des Einzuges (6) abgestimmt ist.

5. Profilträger nach wenigstens einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Mittelsteg (3) und der wenigstens eine Profilschenkel (2, 4) aus unterschiedlichen Materialien hergestellt sind.

8. Profilträger nach wenigstens einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der wenigstens eine Profilschenkel (2, 4) mit dem Mittelsteg (3) durch eine Vielzahl von über die Länge des Profilträgers (1) verteilt angeordneten Befestigungselementen (19), insbesondere Niet- oder Schraubverbindungen, starr verbunden ist.

7. Verfahren zur Herstellung eines Profilträgers, insbesondere eines Rahmenträgers für einen Tragrahmen eines Nutzfahrzeugs, wobei der Profilträger mit wenigstens einer Abkröpfung versehen wird, dadurch gekennzeichnet, daß ein ebener Mittelsteg (3) im Bereich der Abkröpfung (5) aus seiner Ebene heraus entsprechend dem Verlauf der Abkröpfung (5) gebogen wird, und daß an wenigstens eine Längsseite des Mittelsteges (3) ein über die Länge des Profilträgers (1) durchgehender Profilschenkel (2, 4) angesetzt wird, der zuvor aus einer einstückigen Platine unter Bildung eines durchgehenden und der Abkröpfung (5) nachgeführten Flanschsteges (9, 10) und mehrerer Verbindungslaschen (11 bis 18) zugeschnitten wurde, wobei die Verbindungslaschen (11 bis 18) durch auf Höhe der Biegekanten (7, 8) der wenigstens einen Abkröpfung (5) vorgesehene Einschnitte in Längsrichtung des Profilschenkels (2, 4) voneinander getrennt werden und wobei die Verbindungslaschen (11 bis 10) rechtwinklig zu dem Flanschsteg (9, 10) abgekantet und mit der korrespondierenden Längsseite des Mittelsteges (3) starr verbunden werden.

8. Verfahren nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß an dem Mittelsteg (3) auf wenigstens einer Längsseite wenigstens ein Einzug (6) vorgesehen wird, und daß eine Verbindungslasche (17) auf Höhe des Einzuges (6) durch die Wahl der begrenzenden Einschnitte derart dimensioniert wird, daß sie auf die Länge des Einzuges (6) abgestimmt ist.

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen



- Leerseite -

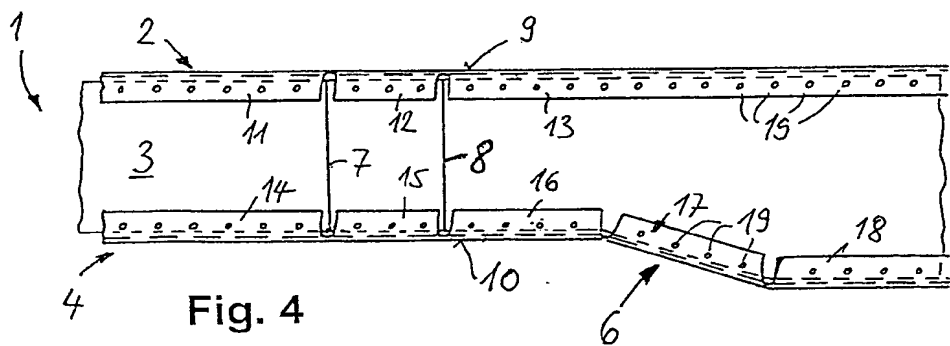
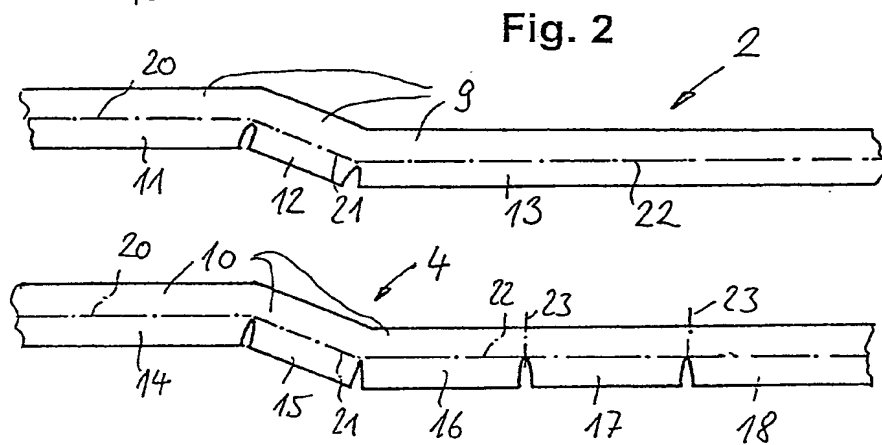
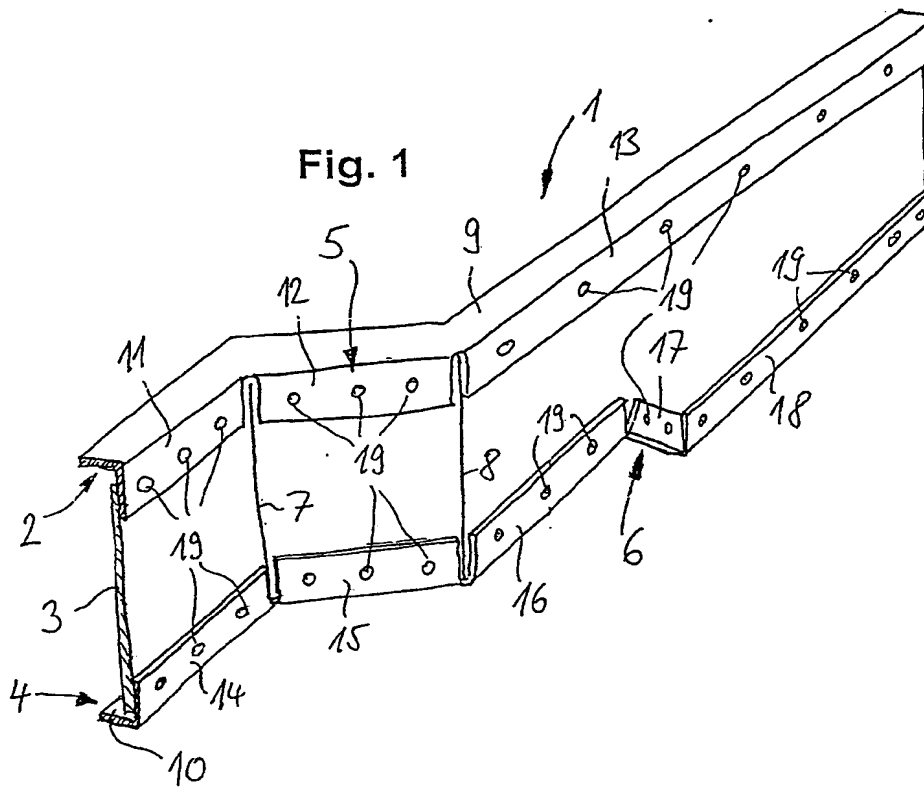


Fig. 4